

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

05/2023



Warszawski Transport Publiczny

PLISZKA

WARSZAWA Z INNEJ PERSPEKTYWY

WARSZAWSKIE LINIE
TURYSTYCZNE



AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Nareszcie pogodę mamy taką, jaka powinna być o tej porze roku (wszak pierwszy dzień lata zbliża się wielkimi krokami) – jest słonecznie i ciepło a to znaczy, że więcej wolnego czasu będzie można spędzać na świeżym powietrzu. Znakomicie nadają się do tego uruchamiane przez Zarząd Transportu Miejskiego Warszawskie Linie Turystyczne. To już piętnasty sezon, kiedy warszawiacy i turyści mogą poznawać stolicę z innej perspektywy – z pokładu promu, zza okien zabytkowego tramwaju czy autobusu. Proponujemy także wypady za miasto – statkiem nad Zalew Zegrzyński do Serocka i do lasu pod Piasecznem koleją wąskotorową. Wszystko oczywiście „spina” Warszawski Transport Publiczny – w zabytkowych tramwajach i autobusach ważne są normalne bilety a do wszystkich miejsc rozpoczęcia wycieczek dowiezie WTP.

ZTM buduje ulicę – wydaje się to dziwne ale ma sens bo to inwestycja wieloetapowa - sukcesywnie budowaliśmy wspólnie z Tramwajami Warszawskimi trasę tramwajową i nową Światowida, obydwa te przedsięwzięcia były prowadzone w oparciu o wspólną dokumentację i decyzje. Teraz budujemy ostatni odcinek ulicy Światowida, od pętli tramwajowej w Winnicy do Modlińskiej i skrzyżowanie tych ulic. W tym roku budujemy jeszcze windy przy stacji metra Pole Mokotowskie, remontujemy przystanki i stawiamy wiaty a na kilkudziesięciu zadaszeniach znajdzie się zielony dach z rozchodnika.

Londyn, blisko 14 mln metropolia może być wzorem dla innych miast jak organizować publiczny transport. Opisanie „jak to działa” w stolicy Wielkiej Brytanii w jednym artykule wydaje się być niemożliwością, dlatego omawiamy tylko kilka londyńskich ciekawostek transportowych. A całość proponujemy przetestować osobiście, np. w wakacje.

Historycznie przypominamy natomiast jak się święcił w Warszawie w dwudziestoleciu międzywojennym 1 maja. Dzień ten był prawdziwym robotniczym świętem, zanim zawłaszczyli je komuniści.

Życzymy przyjemnej lektury

Pociągiem nad Zalew Zegrzyński

Nad Zalew Zegrzyński, jedno z najbardziej atrakcyjnych miejsc rekreacji i wypoczynku tuż koło Warszawy, już od 3 czerwca także w weekendy, będą jeździły pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej. W tym roku SKM dojedzie nad zalew z dwóch stron bo tydzień później uruchomimy nowe połączenie do Zegrza Południowego.

Zalew Zegrzyński leży niecałe 30 kilometrów na północ od centrum Warszawy. Można tu wypocząć na jednej z dzikich lub strzeżonych plaż, skorzystać z atrakcji Kompleksu Rekreacyjno-Wypoczynkowego Nieporęt-Pilawa, przespacerować się lub pojeździć na rowerze wzdłuż brzegu zalewu, a nawet i dalej – do Ryni lub Załubic.

Sześć razy dziennie w soboty i niedziele do Nieporętu

Od soboty, 3 czerwca, jako co roku w sezonie letnim, w weekendy wybrane pociągi linii **S3**, ruszając z warszawskiego lotniska Chopina dojadą aż do Radzymina, zatrzymując się po drodze w Nieporęcie – tuż nad brzegiem Zalewu Zegrzyńskiego. Stąd na plażę dojdziemy krótkim spacerem.

Do pociągu linii **S3** będzie można wsiąść np. na stacji Warszawa Gdańska, o godzinach 8:50, 11:02, 12:58, 14:57, 17:02, 19:36.

W powrotne kursy z Nieporętu pociągi wyruszą o godzinach: 10:51, 12:27, 14:37, 17:15, 18:19, 20:46.

Rozkład jazdy S3 w dni wolne

Nowa linia do Zegrza Południowego

Od niedzieli, 11 czerwca, nad Zalewem Zegrzyńskim zostanie otwarty nowy odcinek linii kolejowej – pociągi SKM, kursujące od strony Legionowa i Wieliszewa, będą mogły dojechać aż do Zegrza. Zatrzymają się na dwóch dodatkowych przystankach – Wieliszew Centrum i końcowym Zegrze Południowe (stacja znajdować się będzie na wysokości obecnej pętli „Zegrze Płd." dla linii 735).

Do stacji Zegrze Południowe zostaną wydłużone z Wieliszewa wybrane kursy linii **S4**. W sumie w dni powszednie z Warszawy do Zegrza, co około godzinę, dojedzie 19 par pociągów (na pełnej trasie między Piasecznem a Zegrzem Południowym – po jednym kursie mniej). Dogodny dojazd do Warszawy zyskają mieszkańcy Wieliszewa, Zegrza i okolic. To będzie przede wszystkim sprawny dojazd do pracy, szkoły czy uczelni a nie tylko połączenie dla spragnionych odpoczynku nad wodą mieszkańców aglomeracji.

Rozkład jazdy S4 w dni powszednie od 12 czerwca

Rozkład jazdy S4 w dni wolne od 11 czerwca

Wygodnie, szybko i z dogodną przesiadką

Do pociągów linii S3 i S4 w drodze nad zalew można się przesiąść z innych pociągów na Dworcu Zachodnim oraz z metra na przystanku Warszawa Młynów (linia M2) lub Warszawa Gdańska (linia M1). Ponadto pociągi zatrzymują się m. in. przy warszawskim ZOO, przy parkingu P+R Żerań i w Legionowie. Oczywiście do skm-ek można dojechać także autobusami i tramwajami, np. na Dworzec Zachodni, do Warszawy Młynów, Warszawy Gdańskiej czy Warszawy ZOO.

W tym roku oferta połączeń Warszawskiego Transportu Publicznego, łączących Warszawę z Zalewem Zegrzyńskim jest szczególnie bogata. Szybka Kolej Miejska dowiezie do Nieporętu lub Zegrza Południowego, autobusy linii strefowych dojadą do Białobrzegów i Ryni. Co robić dalej? Wybór należy do Was – pamiętajcie tylko, by zdążyć na ostatni, powrotny kurs.



Zamknięcie ulic Spacerowej i Goworka – autobusy na objazdach

Budowa linii tramwajowej do Wilanowa wkroczyła w kolejny etap – wykonawca zamknął całkowicie dla ruchu ulice Spacerową i Goworka. Zmienionymi trasami jeżdżą autobusy linii Z-4, 119, 131, 138, 167, 168, 222, 501, 519, 522, N31, N37 i N81.

Budowa linii tramwajowej do Wilanowa posuwa się do przodu. Kolejny etap prac wymusił zamknięcie połączenia drogowego między dolnym a górnym Mokotowem – ulic Spacerowej i Goworka, na odcinku między skrzyżowaniem z ulicami J. Gagarina i Belwederską, a ulicą Puławską.

Ze względu na szeroki zakres prac, obejmujący przebudowę licznych instalacji podziemnych i układanie nowego torowiska, ulice są zamknięte w całości dla ruchu kołowego. Dla autobusów Warszawskiego Transportu Publicznego objazd podstawowo przebiega przez plac Unii Lubelskiej, ulice Bagatela i Belwederską – do podstawowych tras. Na fragmencie ulicy Puławskiej (między ulicą Willową a pl. Unii Lubelskiej) powstał jednokierunkowy buspas.

Zmieniły się objazdowe trasy autobusów

Autobusy linii **Z-4**, **119**, **131**, **138**, **167**, **168**, **222**, **501**, **519**, **522**, **N31**, **N37** i **N81** zmieniły swoje dotychczasowe trasy.

Autobusy linii **131**, **N31** i **N81** w obu kierunkach, od skrzyżowania ulic L. Waryńskiego i S. Batorego, jadą ulicami T. Boya-Żeleńskiego, Bagatela i Belwederską do J. Gagarina. Podobną trasą jadą **501**, **519** i **522** – ale tylko w kierunku Stegien i Wilanowa. W stronę centrum nadal podjeżdżają ulicą Dolną do Puławskiej, a następnie przez pl. Unii Lubelskiej i ulicami T. Boya-Żeleńskiego, L. Waryńskiego jadą do dworca Centralnego i pl. Konstytucji, mijając stację metra Politechnika.

Autobusy linii **167** i **168**, w obu kierunkach jadą od Puławskiej ulicami L. Waryńskiego, T. Boya-Żeleńskiego, Bagatela, Belwederską do swoich tras.

Autobusy linii **138**, **222** i **Z-4** od strony Mokotowa jadą ulicą Puławską, przez pl. Unii Lubelskiej, ulicę T. Boya-Żeleńskiego i L. Waryńskiego do swoich tras. W przeciwnym kierunku autobusy przejeżdżają ulicą L. Waryńskiego bezpośrednio do Puławskiej.

Autobusy linii **119** w obu kierunkach omijają zamknięty obszar ulicami Puławską i Dolną do Chełmskiej. Trasa linii N37 nieznacznie zmieniła się tylko w kierunku centrum – autobusy jadą Puławską do pl. Unii Lubelskiej i Marszałkowskiej.

Oto szczegółowe trasy:

119: RAKOWIECKA-SANKTUARIUM – ... – Rakowiecka – Puławska – Dolna – Chełmska (powrót: Dolna – Puławska – A. Madalińskiego – al. Niepodległości) – ... – WIŚNIOWA GÓRA,

131: DW. CENTRALNY, STARE BEMOWO/FORT RADIOWO, SPARTAŃSKA – ... – L. Waryńskiego – T. Boya-Żeleńskiego – pl. Unii Lubelskiej – Bagatela – Belwederska – Gagarina – ... – SADYBA/WILANÓW,

138: BOKSERSKA – ... – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – T. Boya-Żeleńskiego – L. Waryńskiego (powrót: L. Waryńskiego – Puławska) – ... – UTRATA;

167, **168**: STARE BEMOWO/FORT RADIOWO, SPARTAŃSKA – ... – L. Waryńskiego – T. Boya-Żeleńskiego – pl. Unii Lubelskiej – Bagatela – Belwederska – J. Gagarina – ... – SIEKIERKI-SANKTUARIUM, WITOLIN,

222: SPARTAŃSKA – ... – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska (powrót T. Boya-Żeleńskiego – L. Waryńskiego) – ... – BIELAŃSKA,



501, 519, 522: DW. CENTRALNY – ... – L. Waryńskiego – T. Boya-Żeleńskiego – pl. Unii Lubelskiej – Bagatela – Belwederska (powrót: Dolna – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – T. Boya-Żeleńskiego – L. Waryńskiego) – ... – STEGNY, POWSIN-PARK KULTURY/WILANÓW, BRANICKIEGO,

Z-4: DWORKOWA – ... – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – T. Boya-Żeleńskiego – L. Waryńskiego (powrót: L. Waryńskiego – Puławska) – ... – PL. KONSTYTUCJI.

Zmiany przystankowe

Zawieszone zostały przystanki Pl. Unii Lubelskiej 02, 07 i Spacerowa 54. Wznowione zostało funkcjonowanie przystanku Pl. Unii Lubelskiej 04 (przy ulicy Puławskiej, tuż przed pl. Unii Lubelskiej; dla autobusów linii Z-4, 138, 222, 501, 519, 522).

Ponadto zostały uruchomione nowe przystanki tymczasowe:

- Pl. Unii Lubelskiej 57 (przy ulicy T. Boya-Żeleńskiego, za skrzyżowaniem z L. Waryńskiego; dla autobusów linii 131, 167, 168, 501, 519 i 522),
- Rakowiecka 52 zlokalizowany na chodniku na ul. Puławskiej ok. 35 m przed skrzyżowaniem z ul. Olszewską, jako stały dla linii: 138, 222 i Z-4 oraz jako warunkowy dla linii: 501, 519, 522 i N37.

Krótsza trasa „czwórki” na Żeraniu

Trwa budowa zajezdni tramwajowej na Annopolu. Z tego powodu wyłączony z ruchu został odcinek torów między pętlami Annopol i Żerań Wschodni. Trasa linii 4 została skrócona.

Tramwaje linii 4 dojeżdżają tylko do pętli Annopol. Na odcinku wyłączonym z ruchu tramwajowego uruchomiona została zastępcza linia autobusowa Z-1, która łączy Żerań Wschodni ze stacją metra Bródno. Z uwagi na zamknięcie przejazdu ulicą Annopol, spowodowane budową torów do nowej zajezdni, autobusy linii Z-1 kursują nieco inną trasą niż równoległa do torów tramwajowych.

Z-1: FARADAYA 03 – Annopol – Odlewnicza – Marywilska – P. Wysockiego – Bazyliańska – L. Kondratowicza – METRO BRÓDNO – L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Marywilska – Odlewnicza – Annopol – ŻERAŃ WSCHODNI 04



Zabytkowy tramwaj z Krakowa spędzi wakacje w stolicy

Ma 113 lat, jest niebieski i w sezonie letnim będzie woził turystów po Warszawie na popularnej linii T. Przyjechał do stolicy z Krakowa, a tam z kolei spędzi wakacje – w ramach wymiany między miastami – zabytkowy, czerwony wagon typu N.

Tramwajarze z Warszawy wymienili się zabytkowymi tramwajami z tramwajarzami z Krakowa. Do Warszawy przyjechał – na specjalnej lawecie – zabytkowy wagon. Niebieski tramwaj oznaczony symbolem SN4 został wyprodukowany w 1910 roku i początkowo był używany w niemieckim mieście Eberswalde. Do Krakowa trafił podczas II wojny światowej. Nim został pieczołowicie wyremontowany przez krakowskich tramwajarzy przez kilkadziesiąt lat pełnił funkcję... altanki w ośrodku wczasowym nad jeziorem.

Warszawscy tramwajarze pożyczyli krakowskim nieco młodszy wagon typu N –wyprodukowany w 1949 roku. Jest to wyjątkowy egzemplarz,

ponieważ brał udział w otwarciu trasy W-Z 22 lipca 1949 roku. Służył podróżnym także w Szczecinie, a w latach 90. – po remoncie w Krakowie – wrócił do stolicy.

Obydwa wagony trafią na wakacyjne linie turystyczne. W Krakowie taka linia jest oznaczona cyfrą 0, w Warszawie – literą T. Stołeczny tramwaj turystyczny wyjedzie na tory w czerwcu – w pierwszy wakacyjny weekend. W podobnym terminie zadebiutuje w Krakowie warszawska N-ka.



Zabytkowe tramwaje obsługujące Warszawskie Linie Turystyczne to doskonały pomysł na podziwianie stolicy z nietypowej perspektywy. Tego lata, oprócz krakowskiego wagonu, będzie można przejechać się wagonami z lat 40. i 50., które przez wiele lat woziły warszawiaków.



Wiosna na budowie metra na Bemowie

Trwają prace przy budowie trzech stacji pasażerskich metra i Stacji Techniczno-Postojowej Karolin na ostatnim, bemowskim odcinku linii M2. Powstają już pierwsze ściany korpusu stacji Karolin, położonej u zbiegu ulic Połczyńskiej i Sochaczewskiej.

Pod koniec ubiegłego roku rozpoczęły się prace budowlane ostatniego odcinka linii M2, czyli stacji Lazurowa, Chrzanów i Karolin, wraz ze stacją Techniczno-Postojową. Wykonawca usunął już większość tzw. kolizji infrastruktury podziemnej i na najbardziej zaawansowanej stacji Karolin właśnie rozpoczął się etap prac konstrukcyjnych.

Ściany głębokie na prawie 30 metrów

Stacje linii M2 są budowane w technologii ścian szczelinowych. Polega ona na tym, że najpierw powstają ściany podziemnej konstrukcji, a następnie strop, płyta pośrednia i denna. Obecnie rozpoczęły się prace przy budowie ścian stacji C1 Karolin. Specjalna głębiarka wybiera ziemię z wąskiego wykopu, który przed osuwaniem ziemi zabezpieczany jest bentonitem – zawiesiną o podobnej gęstości co grunt. Następnie, gdy wykop osiągnie swoją pełną głębokość – za pomocą dźwigu umieszcza się w nim klatkę zbrojeniową i zalewa betonem. Cały proces musi odbywać się nieprzerwanie. Maszyny na tym etapie pracują niemal 24 godziny na dobę.

W kolejnych tygodniach budowa ścian szczelinowych rozpocznie się także na placach budowy stacji Chrzanów i Lazurowa.

Koniec prac w 2026 roku

Na prawie czterokilometrowym, zachodnim odcinku M2 zaprojektowano trzy stacje. Stacja C3 Lazurowa powstać ma po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania Lazurowej i Górczewskiej, w przestrzeni między pętlą tramwajową a Lazurową. Stację C2 Chrzanów zaplanowano pod Rayskiego, w rejonie skrzyżowania z Szeligowską. Stacja C1 Karolin powstać ma pod ul. Sochaczewską, po północnej stronie skrzyżowania z Połczyńską. Za nią znajdzie się zaplecze techniczne dla całej linii – STP Karolin. To ostatni etap budowy linii M2.



Tunel połączy obie Pragi – umowa na projekt

Jest już umowa na opracowanie projektu tunelu, którym ulica Tysiąclecia przebiegnie pod torami kolejowymi przy stacji Warszawa Wschodnia. Konstrukcja powstanie w ramach prowadzonej przez PKP PLK modernizacji linii średnicowej. Opracowana zostanie także koncepcja przebiegu ulicy Tysiąclecia – na odcinku łączącym Żupniczą z Kijowską. Inwestycja ma być gotowa w 2029 roku.

Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta podpisał z firmą Torprojekt umowę na wykonanie projektu budowlanego tunelu pod torami kolejowymi w ciągu ulicy Tysiąclecia oraz opracowanie koncepcji ulicu Tysiąclecia od Żupniczej do Kijowskiej. Planowany termin oddania tunelu i drogi to 2029 r.

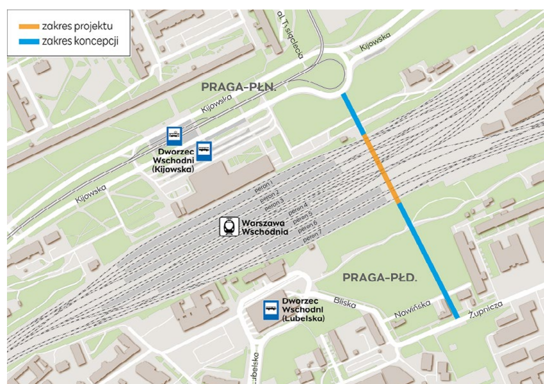
Węzeł komunikacyjny

Podpisana umowa to realizacja porozumienia, które m.st. Warszawa zawarło w 2022 roku z PKP PLK. Modernizacja linii średnicowej i gruntowna przebudowa stacji Warszawa Wschodnia to najlepszy czas na budowę fragmentu nowego układu drogowego z tunelem pod terenem kolejowym. Opracowanie, które powstanie zapewni spójność dokumentacji projektowej w zakresie przebudowy kolejowej linii średnicowej z dokumentacją projektową dla budowy drogi i umożliwi równoległą realizację obydwu inwestycji.

Tunel będzie kluczowym elementem układu komunikacyjnego przyszłego Węzła Wschód, w którym zbiegną się linie kolejowe, tramwajowe, autobusowe i metro. Wizja węzła powstaje na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego – opracowanie jest dofinansowane ze środków Unii Europejskiej.

Dla kierowców, rowerzystów i pieszych

Koncepcja tunelu zakłada, że znajdą się w nim jezdnia zapewniająca po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, obustronne chodniki i drogi rowerowe. Takie rozwiązanie ma być również utrzymane w koncepcji ulicy Tysiąclecia – drogi, która będzie przebiegać



tunelem łącząc ulice Kijowską i Żupniczą. Po zachodniej stronie ulicy Tysiąclecia – bliżej stacji Warszawa Wschodnia – przewidziane jest miejsce na linię tramwajową i przystanki z wejściami na perony kolejowych linii podmiejskich. Ułatwi to podróżnym przesiadanie się między różnymi środkami komunikacji publicznej.

Inwestycja jest elementem realizacji nowej koncepcji zagospodarowania Trasy Tysiąclecia, która połączy Pragę-Północ z Pragą-Południe. W ramach tej koncepcji przewidziane są m.in.: budowa ciągów dróg rowerowych, stworzenie miejsc przyjaznych pieszym, wytyczenie lokalnych dróg dla ruchu samochodowego oraz trasy dla tramwaju. Powstać ma także układ powiązanych placów i skwerów oraz nowe elementy małej architektury. Konsultacje społeczne dotyczące koncepcji zagospodarowania Trasy Tysiąclecia odbyły się w 2022 r.

Koszt opracowania projektu tunelu oraz koncepcji ulicy Tysiąclecia na odcinku od Kijowskiej do Żupniczej wyniesie 2,5 mln zł.



Konkurs Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom

Już po raz szósty pracownicy operatorów WTP wezmą udział w konkursie Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom.

Konkurs przeznaczony jest dla etatowych pracowników firm, które w ramach umów z Zarządem Transportu Miejskiego świadczą usługi przewozowe w Warszawie i aglomeracji.

Pracodawcy do udziału w Konkursie mogą zgłosić osoby, które poprzez swoją wzorową postawę wobec pasażerów budują pozytywny wizerunek WTP (kategoria „Wybitny Pracownik WTP"), a także te, które wyróżniły się szczególnie – ratując zdrowie, a nawet życie drugiej osoby (kategoria „Bohater WTP").

WTP tworzą ludzie z pasją, którzy dla pasażerów zawsze mają uśmiech, dobre słowo i pomocną dłoń, a dla koleżanek i kolegów mogą stanowić wzór do naśladowania. Spośród takich osób zgłoszonych do konkursu, laureatów wybierze kapituła złożona z przedstawicieli ZTM oraz m.st. Warszawy. Kapituła, jak co roku, będzie przewodniczyć Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.



Ptaki i pszczoły też korzystają z warszawskiego metra



Warszawskie Metro kontynuuje proekologiczny projekt dotyczący m.in. ptaków i pszczół. Na zielonych terenach Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach pojawiły się nowe budki lęgowe. Dostawione zostaną też kolejne ule oraz domki dla owadów. Przybędzie również łąk kwietnych, które są naturalną stołówką dla tutejszych „zapylaczy".

Na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty, która pełni funkcję warsztatowo-techniczną dla Metra Warszawskiego rośnie niemal 300 drzew. Zwiększają one bioróżnorodność tych obszarów. Można spotkać tu wiele gatunków ptaków, m.in. szpaki, jerzyki, wróble, jaskółki, dzięcioły, a nawet sowy.

Mieszkania dla ptaków

Aby pomóc przetrwać ptakom postępujące zmiany w środowisku naturalnym i pozwolić im na bezpieczne osiedlanie się w ekosystemie miejskim

bez ryzyka utraty lęgu, na drzewach przy STP Kabaty montowane są kolejne budki lęgowe. Są one najprostszym i najskuteczniejszym sposobem na ochronę ptaków. Tak jest od momentu powstania STP, czyli od 1995 roku.

Wiosną tego roku Metro Warszawskie kupiło 120 sztuk budek – w trzech rozmiarach. Część z budek zastąpi te najbardziej wysłużone, a pozostałe zostaną powieszone w nowych, atrakcyjnych dla ptaków miejscach.

Dla pszczół i innych zapylaczy

To nie jedyne działania proekologiczne zaplanowane w okresie wiosennym na terenie STP Kabaty. W tutejszej pasiece postawione zostaną kolejne dwa ule. Tym samym w bieżącym sezonie będzie tu już „mieszkać" siedem rodzin pszczelich.

Specjalnie z myślą o owadach zapylających Metro założyło 807 m kw. łąk kwietnych, a w tym roku planuje wysianie kolejnych 300 m kw. łąk. Latem rozkwita na nich kilkadziesiąt gatunków miododajnych roślin. Są tu m.in. maki, chabry, wiesiołki, jaskry i kąkole. Łąki kwietne dostarczają nektar i pyłek tutejszym zapylaczom. Specjalnie z myślą o nich ustawiono na Kabatach domki z naturalnych materiałów (trzciny lub bambusa) – tzw. hotele dla owadów.

Są one szczególnie potrzebne na wiosnę, kiedy owady składają jaja. Z kolei latem takie domki zapewniają nocleg i schronienie, a jesienią miejsce do przezimowania. To również doskonała ochrona dla owadów zapylających przed deszczem, mrozem oraz drapieżnikami. ▪





Miasto sprzątane na mokro

Bez wody nie ma porządku. Zarząd Oczyszczania Miasta zleca sprzątanie na mokro nie tylko ulic i chodników, ale także wiat, przejść podziemnych i koszy na śmieci.

Wiosną do katalogu prac porządkowych Zarządu Oczyszczania Miasta wróciły te zawieszone na czas zimy, kiedy to ze względu na mrozy nie używa się wody. Regularnie aż do jesieni będą myte tereny, z których codziennie korzystają dziesiątki tysięcy pieszych, pasażerów komunikacji miejskiej oraz użytkowników dróg.

– Na efekt czystego miasta składa się szereg detalicznych i systematycznie prowadzonych prac porządkowych. W naszej pracy chodzi nie tylko o walory estetyczne, ale także o codzienny komfort życia mieszkańców stolicy. Wiemy, że dla warszawianek i warszawiaków czystość jest ważna i że doceniają prace służb oczyszczania. – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta. – To dla nas wielka satysfakcja, ale też czynnik mobilizujący do nie tylko utrzymywania, ale i ulepszania i tak już wysokich na tle innych europejskich stolic, standardów czystości.

Wiaty na błysk

Kompleksowym czyszczeniem objęte są przystanki autobusowe i tramwajowe. Wodą pod ciśnieniem mytych jest ponad 1200 wiat i dotyczy to zarówno szklanych ścian i dachów, jak i słupków, gablot

z rozkładami i ławek. Takie porządki zostaną powtórzone w tym roku cztery razy, a w miejscach, gdzie jest najwięcej pasażerów, nawet osiem razy. Prace prowadzone są – dla bezpieczeństwa i komfortu podróżnych – nocami.

Mycie na wysokości

Kompleksowe sprzątanie obejmuje też takie większe obiekty jak stalowo-szklane zadaszenia nad pętlą przy Dworcu Centralnym. To prace, które częściowo odbywają się na wysokości i wymagają specjalistycznego sprzętu, a także zmian w organizacji ruchu autobusów. Dlatego porządki w tym miejscu trwają dłużej i są rozłożone na dwa dni.

Czyste przejścia podziemne

ZOM dba o czystość również pod ziemią – regularnie sprząta na mokro 14 przejść podziemnych np. znajdujących się przy pomniku Sapera, rondzie Zesłańców Syberyjskich, Cytadeli czy stacji metra Marymont. Najpierw chodnik w przejściu jest zamiatany, a następnie myty wodą pod ciśnieniem. W ten sposób czyszczone są także schody i barierki, a w przypadku przejścia przy Centrum Nauki Kopernik także szklane zadaszenia wejść. Mycie dotyczy też przejść w wieżycach Mostu Poniatowskiego.

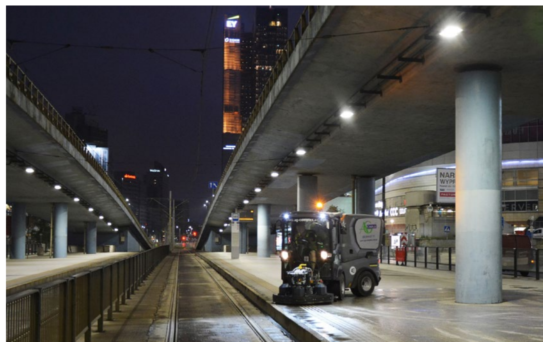
Szorowarka na chodnikach i przystankach

Porządki z użyciem wody są prowadzone za pomocą szorowarek i myjek ciśnieniowych na chodnikach i przystankach. Zarząd Oczyszczania Miasta czyści trotuary wzdłuż Krakowskiego Przedmieścia, Nowego Światu, Świętokrzyskiej i na Placu Pięciu Rogów. Są to jedne z najpopularniejszych i najbardziej reprezentacyjnych miejsc w stolicy, dlatego ZOM wspomaga zarządców odpowiedzialnych za czystość tych terenów. Na mokro czyszczone są również przystanki tramwajowe przy Dworcu Centralnym. W tym roku tereny te będą myte wielokrotnie.



Walka z wandalizmem

Wychodząc z założenia, że pseudograffiti to nie sztuka a wandalizm, ZOM czyści pomazane kosze ustawione na chodnikach i przystankach. Do skutecznego umycia chropowatej, betonowej struktury kosza potrzebna jest nie tylko woda pod ciśnieniem, ale także specjalne preparaty, które pozwalają usunąć ślady po farbach i sprejach. Te prace Zarząd Oczyszczania Miasta będzie prowadził do końca jesieni i docelowo może objąć nimi



nawet 1000 pojemników. Kosze do umycia wskazują kontrolerzy ZOM, którzy codziennie monitorują miasto pod kątem czystości. Mieszkańcy również mogą zgłaszać oszpecone pojemniki przekazując ich lokalizacje przez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Zamiatarki i zmywarki w akcji

Zarząd Oczyszczania Miasta aż do jesieni będzie regularnie sprzątał na mokro 1300 km jezdni i utwardzonych torowisk tramwajowych. Każdego tygodnia prace realizuje 30 zamiatarek i zmywarek. Woda używana jest już przy zamiataniu, dzięki czemu ograniczane jest wzbijanie pyłów, co korzystnie wpływa na jakość powietrza i zdrowie mieszkańców stolicy. Porządki na jezdniach zostaną w tym roku powtórzone 34 razy, a na torowiskach 80 razy. Ze względu na niewielkie prędkości z jakimi poruszają się pojazdy służb oczyszczania prace prowadzone są nocami, co jednak skutkuje okresowo pojawiającym się hałasem.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Czyste chodniki, przystanki i ulice, to estetyka przestrzeni publicznej, ale także zwiększanie bezpieczeństwa pieszych, pasażerów komunikacji miejskiej i użytkowników dróg, a w konsekwencji komfortu życia mieszkańców stolicy. Na ten cel pracuje w stolicy wielu zarządców, m.in. urzędów dzielnic, Zarządu Zieleni m.st. Warszawy, Zarządu Terenów Publicznych, Zarządu Praskich Terenów Publicznych, a także administratorów i zarządców nieruchomości.

MISTRZOWIE ZA KIEROWNICĄ








jestem ekologiczny - CNG
4333


336
WR 4485R





Budowy małe i duże

Obok wielkich inwestycji komunikacyjnych, takich jak trasy tramwajowe na Kasprzaka i do Wilanowa czy budowa drugiej linii metra toczą się te mniejsze, ale również ważne dla pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Remontujemy przystanki, stawiamy wiaty, budujemy nowe windy do stacji metra i połączenie ulic Światowida i Modlińskiej.

Budowlańcy pracują na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w różnych miejscach Warszawy - na Bródnie, na Białołęce czy na Mokotowie. Czasem trzeba poprawić nawierzchnię przystanku, ustawić wiatę, a innym razem wybudować windy na starym odcinku pierwszej linii metra, bo w latach 80. i na początku 90. obowiązywały inne standardy i budowniczowie nie zawsze o takich ułatwieniach pamiętali.

Wizytówka na miarę Warszawy

Na przystankach pracujemy co roku – w Warszawie jest ich kilka tysięcy. To tutaj zaczyna się i kończy niemal każda podróż autobusem lub tramwajem, korzystają z nich miliony pasażerów WTP i dlatego powinny wyglądać schludnie i czysto oraz być wygodne bezpieczne dla użytkowników. Każdego roku na liście miejsc do remontu pojawiają się nowe przystanki. Tegoroczne prace już trwają, m.in. na przystankach Wyszogrodzka 02, PKP Międzylesie 02, Bliska 01. Drogowcy pracują też na pętli Bródno-Podgrodzie, gdzie nocami wymieniają asfalt. W tym roku wyremontujemy kilkanaście przystanków autobusowych.

Na czym polegają takie roboty? W zależności od potrzeb może to być np. wymiana nawierzchni, uszczelnianie spękań i dylatacji, regulacja lub wymiana nawierzchni chodnika, ścieku ulicznego czy obrzeża drogowego. Drogowcy mogą też zajrzeć pod powierzchnię gruntu, jeśli potrzebna byłaby regulacja wysokościowa lub wymiana urządzeń infrastruktury podziemnej (włazy kanałowe, wpusty deszczowe, skrzynki zaworów woda, gaz i hydrantowe, studnie teletechniczne). Wymienia się też elementy służące bezpieczeństwu ruchu (słupki, łańcuchy, bariery, punktowe elementy odblaskowe).

Świat pełen wiat

ZTM dba również o same wiaty przystankowe, a przez to pośrednio i o środowisko naturalne w Warszawie. W jaki sposób się za to zabieramy? Coraz więcej jest w stolicy zielonych wiat, w których dach jest pokryty rozchodnikiem. W tym roku ta pożyteczna i odporna na warunki miejskie roślina pojawi się na 40 wiatach. Rozchodnik ma korzystny wpływ na jakość powietrza – dzięki "jednej wiacie" z powietrza rocznie znika 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni pod dachem jest chłodniej o 3-5 stopni Celsjusza. W czasie deszczu jedna wiata magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do retencji wody opadowej. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia rozchodnik sprzyja także owadom.

Na Targówku – w ramach projektu z Budżetu Obywatelskiego 2023 „Zielone przystanki autobusowe na Targówku” - rozchodnik na dachu oraz „kropkowane” szyby, ostrzegające lecące ptaki

przed kolizją, pojawią się na przystankach: Bohuszewiczówny 01 i 02, CH Targówek 01 i 03, Chodecka 01 i 02, DKS Targówek 01 i 02, Handlowa 01, Lusińska 01, Łojewska 01, Malborska 01 i 02, Metro Trocka 01, 03 i 06, Młodzieńcza 01, 02, 03 i 04, Przy Grodzisku 01 i 02, Rembielińska 01 i 02 oraz Szpital Bródnowski 03 i 04.

Na Ursynowie wyrosną „Łąki na przystankach", bo taki tytuł nosił inny projekt wybrany w głosowaniu. Dachy zazielenią się na ośmiu przystankach: Metro Imielin 01 i 02, Metro Natolin 01, 02, 03 i 04, Lanciego 01 oraz Polinezyjska 03. Jednocześnie, podobnie jak na Targówku, poprawi się bezpieczeństwo ptaków, bo gładkie przezroczyste szyby zostaną zastąpione „kropkowanymi". Oznaczenia dla ptaków zostaną wykonane w technologii sitodruku, a nie naklejane, więc będą bardziej trwałe.

Sadzimy rozchodnik nie tylko w ramach projektów z BO. Sześć zupełnie nowych wiat ZTM ustawi na Bemowie – na przystankach: Os. Leśne 01 i 02 oraz Fort Bema 01 i 02 oraz w Rembertowie, na przystankach Rembertów-Akademia 01 i Rembertów Ratusz 01. Będą to tzw. wiaty seryjne, standardowo wyposażone w ławki i gabloty informacyjne, z rozchodnikiem na dachu i przyjaznymi ptakom szybami.

Ustawianie wiat jest coraz bliżej – przetarg został rozstrzygnięty, umowa podpisana, a same wiaty są już w produkcji.





Wiaty używane

Racjonalne gospodarowanie zasobami wymaga też, żeby zająć się wiatami, które z różnych powodów są nieużywane. Co jakiś czas przestawiamy takie konstrukcje tam, gdzie są potrzebne (bierzemy pod uwagę głosy pasażerów) a powierzchnia dostępnego terenu i ułożenie podziemnych instalacji na to pozwalają. Teraz w ten sposób wykorzystaliśmy zadaszenia stojące na nieużywanej pętli Osiedle Górczewska, gdzie właśnie trwa budowa końcowego odcinka II linii metra. Stąd wiaty pojechały w różne części Warszawy – trzy do Wawra (PKP Falenica 03, Klimatyczna 01, Malowana 01), dwie na Białołękę (przystanki Sadkowska 02, Erazma z Zakroczymia 01) i jedna na Mokotów (Spiralna 01).

Wygodniej na Polu Mokotowskim

Pierwszy oddany do użytku odcinek linii metra M2 powstał niemal 30 lat temu. Wtedy obowiązywały inne standardy budowy takich obiektów i wind w niektórych miejscach po prostu nie zbudowano. Systematycznie te braki nadrabiamy. Po windach na Imielinie (dwie), Stokłosach (dwie), Ursynowie (dwie), Racławickiej (jedna) i Służewie (jedna) przyszedł czas na stację Pole Mokotowskie. Tam windy ułatwiające dostanie się na stację osobom z niepełnosprawnościami, seniorom i podróżującymi z dziećmi w wózkach są tylko po jej południowej stronie.

Teraz dwie windy zostaną wybudowane na stacji Pole Mokotowskie, po obu stronach Alei Niepodległości, przy już istniejących zejściach do metra na wysokości ulicy G. Bruna. Będzie można nimi zjechać na poziom antresoli stacji, a potem przejść do trzeciej nowej windy, transportującej na peron. Prace idą pełną parą. Obok wejść na stację metra są już wykopy. Robotnicy uporali się też z kolizją instalacji teletechnicznej i elektrycznej. Wykuli otwory dla szybu windowego, zdemontowali płyty granitowe w posadzce, wylali płytę denną podszybia windowego oraz płytę fundamentową dojścia do windy. Trwają także prace nad windą, którą pasażerowie będą zjeżdżać na peron, m.in. stare ściany osłonowe na poziomie antresoli zostały wyburzone i wybudowane nowe. Ważne, że prace odbywają się praktycznie bez utrudnień dla

pasażerów metra. Jedyną zmianą jest zwężone tymczasowo przejście na klatce schodowej.

Światowida łączy się z Modlińską – kolejny etap prac

Prace przy budowie tego ważnego skrzyżowania zaczęły się we wrześniu ubiegłego roku. Gotowy jest już fragment ulicy Światowida, łączący ją z planowanym skrzyżowaniem. Kierowcy korzystają już z przebudowanej zachodniej jezdni ulicy Modlińskiej a drogowcy zajęli się wschodnią jezdnią.

To tylko część robót wykonanych na Białołęce w ciągu ostatnich miesięcy. Wykonawca inwestycji zbudował również infrastrukturę towarzyszącą, która powstaje równolegle ze skrzyżowaniem. Po zachodniej stronie są już gotowe odcinki dróg rowerowych, które połączą się z tymi biegnącymi wzdłuż ulicy Modlińskiej.

Powstały chodniki i wykonane zostało oświetlenie oraz odwodnienie. Efektownie prezentuje się świeżo wykonany przepust, którym pod ulicą Światowida popłynie woda z Kanału Henrykowskiego. Przepust pod nową drogą stworzony został z metalowych elementów, a brzegi kanału z gabionów (drucianych klatek) wypełnionych kamieniami.

Drogowcy rozpoczęli przebudowę odcinka wschodniej jezdni ulicy Modlińskiej i przyszłego skrzyżowania z nową Światowida. Prowadzone będą także prace wykończeniowe przy dotychczas zbudowanych odcinkach ulic, chodnikach i drogach rowerowych oraz zieleni.

Nowa jezdnia ulicy Światowida w kierunku Modlińskiej będzie miała dwa pasy ruchu – z poszerzeniem do trzech (przed nowym skrzyżowaniem). U zbiegu z Modlińską dwa z nich będą przeznaczone do skrętu w prawo (w kierunku ulicy Jagiellońskiej), a jeden do skrętu w lewo (w kierunku granicy miasta). Na jezdnię w przeciwnym kierunku złożą się dwa pasy ruchu. Z ulicy Modlińskiej, jadąc od strony Jagiellońskiej, będzie można skręcić w Światowida dwoma pasami; od północy natomiast jednym pasem. Wyznaczone zostaną nowe przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe – przez ulicę Światowida i przez Modlińską, po północnej stronie skrzyżowania; na skrzyżowaniu zaplanowano sygnalizację świetlną.

Wzdłuż nowego fragmentu ulicy Światowida nie zabraknie zieleni. Będą tu rosnąć drzewa i krzewy, które będą odporne na miejskie warunki i jednocześnie nie będą wymagały skomplikowanej pielęgnacji. Wzdłuż ulicy pojawią się m.in. klony i śnieguliczka, a w sąsiedztwie chodników i drogi rowerowej – pięciornik i tawuła japońska.

Kontrakt na budowę, zawarty z wybraną w przetargu firmą PORR S.A, opiewa na ponad 23 mln złotych. Prace zakończą się w pod koniec tego roku. ■









Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Londyn –szyna to podstawa

W tej dziewięciomilionowej aglomeracji autobusy są jedynie uzupełnieniem kilkusetkilometrowej sieci transportu szynowego. 12 linii metra na czterystu kilometrach tras, sieć autonomicznej, lekkiej kolei, pociągi szybkiej kolei miejskiej i… tramwaje. Ogromna pod względem powierzchni metropolia mogła się pochwalić doskonale zaplanowaną siatką połączeń już w XIX wieku – dofinansowany, regularnie rozbudowywany i modernizowany transport publiczny jest dziś wzorem do naśladowania dla wielu światowych metropolii.

Czy w Londynie jeżdżą tylko piętrowe autobusy? Dlaczego tramwaje kursują tylko w jednej dzielnicy? Co ma wspólnego ostryga z codziennymi podróżami oraz jak jeździ się koleją bez maszynisty? Stolica Wielkiej Brytanii



Najstarsze metro na świecie

Zacznijmy od metra – to londyńskie funkcjonuje już 160 lat i jest najstarszym systemem podziemnej kolei na świecie. Korzystanie z metra jest wygodne, sprawne i funkcjonalne – dobre oznaczenia na peronach, zapowiedzi głosowe i obecni na stacjach pracownicy zawsze pomogą w razie zagubienia się w gąszczu tuneli węzłów przesiadkowych.



Sieć składa się z dwunastu linii, oplatających tereny Wielkiego Londynu. Ma 270 stacji i jest w ciągłej rozbudowie. Pełni absolutnie podstawową rolę w miejskim transporcie – mimo wysokiej częstotliwości, w godzinach szczytu bywa bardzo zatłoczone. Przez Brytyjczyków jest potocznie nazywane „the tube" – ze względu na półokrągły kształt większości tuneli i stacji. Również tabor musiał zostać dostosowany do charakterystycznych „kształtów" infrastruktury.

Naziemne pociągi bez maszynisty

Dockland Light Railway to sieć naziemnej kolei, która kursuje na 34 kilometrach tras po wschodniej części Londynu. Pociągi poruszają się autonomicznie (bez maszynisty), głównie po wiaduktach nad ziemią. Pierwszy odcinek lekkiej kolei otwarto już w 1987 roku, jako zalążek gruntownej rewitalizacji portowych terenów w rejonie Canary Wharf – dzisiaj biznesowej dzielnicy. Przejazd kolejką po tej części Londynu to gratka nie tylko dla miłośników komunikacji miejskiej – z przestronnych okien wagonów można podziwiać nowoczesne, wysokie wieżowce, wybudowane na wyspach obok zakola Tamizy. Pociągiem DLR dojedziemy również do Greenwich, gdzie znajduje się obserwatorium astronomiczne, będące oficjalnym południkiem zerowym do 1984 roku.





Tramwaje w Croydon

Tramwaje obecnie kursują tylko w jednej dzielnicy Wielkiego Londynu – Croydonie. Wróciły na londyńskie ulice po niemal pół wieku przerwy – w 2000 roku. W porównaniu do gęstej sieci metra – tramwaje stanowią raczej lokalny i marginalny środek transportu – po czterech liniach (w sumie o długości 28 km) kursuje 40 składów. Większa część tras jest poprowadzona niezależnie od ulicy, gdzie tramwaje rozpędzają się do sporych prędkości. W samym centrum dzielnicy Croydon składy zjeżdżają na ulice – tutaj sieć przypomina już bardziej realia znane z polskich miast.

Piętrowe autobusy – symbol Londynu

Obok Big Bena, Tower Bridge czy czerwonych budek telefonicznych, symbolem Londynu od dawna są… piętrowe autobusy. Dwukondygnacyjne pojazdy kursują na większości londyńskich linii – „parterowe” autobusy spotkamy zdecydowanie rzadziej. Historia piętrowych pojazdów komunikacji miejskiej sięga połowy XIX wieku – wówczas powstały pierwsze projekty dwukondygnacyjnych omnibusów konnych. Pomysł szybko wdrożono w życie – a pół wieku później, gdy pojazdy silnikowe powszechnie wypierały omnibusy, wciąż używano pojazdów „z piętrem”, tłumacząc się oszczędnością miejsca.

Dziś po londyńskiej aglomeracji kursuje ponad 2,7 tysiąca autobusów, z czego 20 proc. to pojazdy elektryczne. Założenia są ambitne – do 2030 roku planowana jest pełna elektryfikacja floty. Liczba pojazdów, prawie dwukrotnie większa niż w Warszawskim Transporcie Publicznym, może robić wrażenie – pamiętajmy, że kluczową rolę w londyńskim transporcie pełni komunikacja szynowa. Niewiele jest autobusowych linii magistralnych, generujących tak duże potoki pasażerskie, jak choćby linie 189, 190 czy 523 w Warszawie.

Ostryga pomocna w codziennym transporcie

Dobry transport ma swoją cenę – komunikacja miejska w Londynie jest droga. Z pomocą przychodzi przejrzysty i elastyczny system taryfowy – większość mieszkańców i turystów korzysta z pre-paidowej karty Oyster (ostryga), która, doładowana konkretną kwotą jest po prostu naszą elektroniczną portmonetką. Kartą trzeba się „odbić” każdorazowo przy wchodzeniu i wychodzeniu z pojazdu (lub przy wejściu na stację metra) – pobierana jest kwota tylko za przejechany odcinek. Możemy też doładować kartę na 1, 2 lub 3 dni (odpowiednio za 10, 15 lub 25) funtów. Wówczas możemy podróżować wszystkimi środkami transportu bez ograniczeń w ramach 1 i 2 strefy (znajdują się w nich wszystkie najpopularniejsze atrakcje Londynu). Wyjeżdżając do dalszych stref (a jest ich aż 9) ceny biletów odpowiednio rosną.

Bilety doładowane na karcie Oyster są ważne we wszystkich środkach londyńskiej komunikacji – autobusach, tramwajach, metrze, miejskich pociągach i kolejce DLR.

Transport publiczny w Londynie to jeden z lepiej zorganizowanych systemów nie tylko w Europie ale i na świecie. Mnogość połączeń i wysoka częstotliwość kursowania sprawiają, że turystyczne poruszanie się po Londynie jest sprawne i przyjemne, poza tym może być atrakcją samą w sobie. ■



W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

Warszawa z innej perspektywy

Warszawskie Linie Turystyczne mogą zapewnić rozrywkę przez cały weekend. Jak z nich korzystać i o czym trzeba pamiętać?

Warszawa oferuje wiele atrakcji i miejsc wartych odwiedzenia. Do wielu z nich można się wybrać metrem lub dojechać nowoczesnym niskopodłogowym taborem, obsługującym linie tramwajowe i autobusowe. Ten sposób podróżowania polecamy jak najbardziej, bo jest wygodny i tani. Latem można też połączyć przyjemne z pożytecznym i wybrać się na przejażdżkę zabytkowym taborem, co samo w sobie jest już atrakcją.

To jest jubileuszowy, 15. już sezon Warszawskich Linii Turystycznych. Promy, tramwaj wodny i statek do Serocka oraz linia tramwajowa obsługiwana zabytkowymi wagonami zadebiutowały w 2009 roku. W ciągu kolejnych lat dołączyły do nich autobusy pamiętające dawną Warszawę i kolej wąskotorowa. W ciągu 14 sezonów na wyjątkową wycieczkę wybrało się nimi już ponad półtora miliona osób.

Po Wiśle, między zabytkami, po Mazowszu

Promy to znakomita alternatywa dla tych, którzy chcą się przeprawić przez Wisłę. Trzy promy: Słonka, Pliszka i Wilga łączą oba brzegi rzeki, a na pokład można zabrać rower. Promy kursują na trasach:

- „Słonka": Cypel Czerniakowski (pomost pływający) – Saska Kępa (plaża)
- „Pliszka": Most Poniatowskiego (nabrzeże) – Stadion Narodowy (plaża)
- „Wilga": Podzamcze Fontanny (pomost pływający) – ZOO (plaża).



Tramwajową linię 36 polecamy tym, którzy chcą się wybrać z centrum miasta na Żoliborz. Trasa linii – obsługiwanej zabytkowymi tramwajami 13N „parówkami" i jeszcze kursującymi 105Na „akwariami" – prowadzi przez ścisłe centrum na zielony Żoliborz. Okolice placu G. Narutowicza to część Ochoty, w której zachowała się przedwojenna zabudowa – z neoromańskim kościołem pw. Niepokalanego Poczęcia NMP w parafii św. Jakuba Apostoła, monumentalnym gmachem Domu Studenckiego „Akademik" czy budynkami mieszkalnymi wzdłuż ulicy Filtrowej. Tramwaj minie Stację Filtrów i budynek Najwyższej Izby Kontroli (w latach 30-tych XX w. siedziba urzędu wojewódzkiego), Politechnikę Warszawską, plac Zbawiciela, przejedzie przez MDM i plac Bankowy. Na Żoliborzu trasa prowadzi przez zieloną (dosłownie, bo jest tam trawiaste torowisko) ulicę A. Mickiewicza i dalej, za placem T.W. Wilsona, ulicą J. Słowackiego do pętli Marymont, skąd można pójść na spacer do Parku Kaskada. Teraz tramwaje 36 kursują w weekendy a w wakacje (od 26 czerwca do 3 września) z takiej przejażdżki można skorzystać codziennie.

36: PL. NARUTOWICZA – Filtrowa – Nowowiejska – Marszałkowska – gen. W. Andersa – A. Mickiewicza – J. Słowackiego – METRO MARYMONT.

Na linii 36 można spotkać doskonale znane warszawiankom i warszawiakom tramwaje 13N – tzw. „parówki", 105Na – nazywane „akwariami" oraz wyjątkowy egzemplarz 102N – ten tramwaj został sprowadzony do Warszawy z Poznania w 2004 roku. Wagony 13N to najbardziej warszawskie ze stołecznych tramwajów – stały się one jednym z symboli stolicy. Widać je w wielu polskich filmach i serialach. Zostały opracowane i wyprodukowane tylko z myślą o Warszawie, w chorzowskiej fabryce Konstal. Powstało ich aż 840.

Od wakacji z placu G. Narutowicza będzie startowała też (i skończy tam) swój bieg **tramwajowa linia T**, obsługiwana najstarszymi wagonami. Pasażerowie z okien tramwaju mogą zobaczyć wiele ważnych dla historii Warszawy i Polski budynków, jak również panoramę miasta z dwóch mostów. Dworzec Centralny, Rotunda, Muzeum Narodowe, Stadion Narodowy, Stare Miasto i Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa, to jedynie kilka przykładów miejsc, które będą mijali w czasie podróży „tetką". Trasa wiedzie ulicami:

T: PL. NARUTOWICZA – Grójecka – Al. Jerozolimskie – most Józefa Poniatowskiego – al. Zieleniecka – Targowa – al. „Solidarności" – Marszałkowska – Nowowiejska – Filtrowa – PL. NARUTOWICZA.

Na linię T wyjeżdżają zabytkowe tramwaje z lat 40. i 50. XX wieku. Oczekujący na przystanku mogą trafić m.in. na tzw. „berlinki". Wagony zaprojektowane specjalnie dla Warszawy, zostały



wywiezione do Berlina podczas II wojny światowej. Po jej zakończeniu odzyskano je i sprowadzono do stolicy. Na trasie spotkamy również tramwaje generacji N. Najstarszy z nich obsługiwał linię 30, uruchomioną wraz z otwarciem Trasy W-Z w 1949 roku. Staruszki wyjeżdżają na tory rzadziej, bo tylko w soboty i niedziele od 24 czerwca do 3 września oraz dodatkowo 14 sierpnia.

W soboty, niedziele i święta (dodatkowe kursy zaplanowano też 9 czerwca i 14 sierpnia) można jeździć zabytkowymi **autobusami linii 100**. Przejazd autobusami marek Jelcz i Ikarus to prawdziwa podróż w czasie, a dla niektórych pasażerów wręcz podróż sentymentalna – były to przecież autobusy ich młodości. Z ich pokładu dokładnie obejrzymy centrum Warszawy, jadąc przez:

100: DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Świętokrzyska – Prosta – Towarowa – Okopowa – M. Anielewicza – Świętojerska – Bonifraterska – Konwiktorska – R. Sanguszki – Wybrzeże Gdańskie – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności” – Targowa – Ratuszowa – Wybrzeże Helskie – Wybrzeże Szczecińskie – most Świętokrzyski – Zajęcza – Topiel – Kruczkowskiego – Książęca – Al. Ujazdowskie – Bagatela – Marszałkowska – Koszykowa – DW. CENTRALNY.

Autobusy linii 100 zaczynają i kończą trasę na przystanku Dw. Centralny 22 – w trzeciej alejce od budynku dworca w stronę centrum handlowego.

Warszawskie Linie Turystycznie regularnie opuszczają stolicę i dają szansę zwiedzenia pięknych zakątków Mazowsza. Statek „Zefir” płynie Kanałem Żerańskim, przez Jezioro Zegrzyńskie do Serocka i z powrotem. Wypływa o godz. 9.00 z przystani przy Kanale Żerańskim (okolice przystanku Cementownia 02), o godz. 12.30 przybija do brzegu w Serocku, aby o 14.30 wyruszyć do Warszawy. Rejs kończy się około godziny 18.00. Rejsy odbywają się w soboty, niedziele i dni świąteczne od 1 maja do 24 września oraz 9 czerwca.

To już wyprawa prawdziwie aglomeracyjna, która pozwala łączyć różne środki transportu. Do przystani najlepiej dojechać autobusami linii 126, 705, 735 i 736 do przystanku Cementownia (na żądanie) lub pociągami SKM linii S3, S4 i Kolei Mazowieckich linii R9 do przystanku Warszawa Żerań (około 300 metrów od przystani).

Pięknie jest na północ od Warszawy, pięknie jest też, kiedy wybierzemy się na południe Piaseczyńską Kolejką Wąskotorową. Pociąg przejeżdża przez Zalesie Dolne z zabytkową stacją z lat 30. XX wieku, Głosków, Runów i Złotokłos dociera do Tarczyna.

Kolejka kursuje we wszystkie soboty od 1 maja do 23 września. Do pociągu można dojechać autobusami linii 51 albo z centrum Warszawy, albo już ze stacji metra Wilanowska. Odjazdy są zaplanowane:

- z przystanku Centrum 03 (przy ul. Marszałkowskiej) – 13.00
- z przystanku Metro Wilanowska 01 (przy ul. Puławskiej) – 13.20

Pociąg ze stacji Piaseczno Miasto rusza o 14.00, a wraca tam około 17.30. Wyprawa (jeśli ktoś wraca autobusem) kończy się około 18:30 (autobus linii 51 rusza w stronę Warszawy po przyjeździe pociągu).

Jak i gdzie po bilety?

Korzystanie z Warszawskich Linii Turystycznych jest bardzo proste, bo albo nie trzeba mieć wcale biletu (promy), albo wystarczy standardowy bilet - taki, jaki kupujemy normalnie na podróż Warszawskim Transportem Publicznym.





Kasowanie lub aktywowanie takich biletów to również prosta sprawa. W tramwajach linii 36 – obsługiwanej zabytkowymi tramwajami 13N „parówkami” i jeszcze kursującymi 105Na „akwariami” – są współczesne kasowniki, w których można skasować oraz aktywować każdy rodzaj biletu ZTM.

W starszych wagonach, **jeżdżących na linii T** lub w starszych autobusach, które spotkamy **na linii 100** może nie być kasowników. W takich przypadkach pasażerowie spotkają konduktorów z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Ich rolą będzie obsługa wagonu oraz pomoc przy kasowaniu biletów jednorazowych w tradycyjnych „dziurkaczach”. Bilety krótko- i długookresowe kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej prosimy skasować wcześniej w innym pojeździe lub bramce metra.

Coraz częściej pasażerowie kupują bilety w aplikacjach. To również nie stanowi przeszkody w korzystaniu z zabytkowego taboru, bo można połączyć historię komunikacji z nowoczesnością. W starych wagonach oraz autobusach są naklejki z kodem QR, tak jak we współczesnym taborze, obsługującym linie WTP.

Jeśli jednak zdarzyłoby się, że takiej naklejki w wagonie linii T lub autobusie linii 100 nie ma, to pomoże obsługa konduktorska KMKM. Konduktorzy mogą na miejscu sczytać kod QR i aktywować bilet.

Na **rejs statkiem Zefir** trzeba nabyć specjalne wejściówki. Da się to zrobić bardzo prosto, bo bilety można kupić online, za pośrednictwem strony internetowej bilety24.pl. Sprzedaż prowadzona jest także w Punkcie Obsługi Pasażerów Metro Dworzec Wileński w piątki w godzinach 15.00-18.00 oraz w soboty od 8.00 do 11.00. **Na miejscu można zapłacić wyłącznie gotówką.**

Jeśli ktoś może skorzystać z biletu bezpłatnego, to powinien pamiętać, że takie wejściówki są dostępne wyłącznie w Punkcie Obsługi Pasażerów Metro Dworzec Wileński.

Pasażerowie, którzy zrezygnują z rejsu do Serocka, powinni również zgłosić się do stanowiska sprzedaży biletów armatora w POP Metro Dworzec Wileński. Trzeba to zrobić nie później niż na jeden dzień przed planowanym rejsem (w piątki 15.00-18.00 i soboty 8.00-11.00). W przypadku zwrotu biletu kupionego on-line należy go fizycznie wydrukować i na tej podstawie dokonać zwrotu. Zwrot nie jest możliwy na podstawie otrzymanego drogą elektroniczną kodu QR.

Również na przejazd **Piaseczyńską Koleją Wąskotorową** trzeba mieć specjalne bilety, które najlepiej kupować przez stronę internetową www.kolejka-piaseczno.pl. Do stacji Piaseczno Miasto Wąskotorowe można dojechać autobusami linii 51, która jest przeznaczona tylko dla pasażerów kolejki. Z autobusu można skorzystać na podstawie biletu, wydanego przez Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej, na przejazd kolejką i dowożący do niej autobus. Nie ma możliwości zakupu biletu tylko na autobus linii 51. ■



Dzień bez tramwajów

W dwudziestoleciu międzywojennym 1 maja świętowano ostro i na całego, a wśród samych robotników nie było jedności. Między socjalistami i komunistami dochodziło do walk tym bardziej, że ci drudzy nie mogli organizować legalnych pochodów. Z kolei członkowie chrześcijańskich związków zawodowych woleli tego dnia pracować. Podziały były też wśród tramwajarzy, a komunikacja miejska nie zawsze tego dnia działała.

Zanim 1 maja jako święto zostało zawłaszczone przez władze Polski Ludowej i stało się propagandową pokazówką, w której udział był obowiązkowy, było robotniczym świętem. W międzywojennej Polsce ruch robotniczy był silny i dobrze zorganizowany a największe pierwszomajowe demonstracje były w Warszawie. Odradzające się państwo polskie od samego początku musiało walczyć o granice na zachodzie i wschodzie. Z tego drugiego kierunku wiał rewolucyjny wiatr, a Włodzimierz Lenin przez Polskę chciał roznieść płomień komunizmu na zachód Europy. Nic dziwnego, że komuniści przez polskie władze byli traktowani jak zagrożenie. Podobnie traktowali ich przedstawiciele Polskiej Partii Socjalistycznej oraz chrześcijańskich związków zawodowych i na tym tle też często dochodziło do nieporozumień, również 1 maja. W pierwszych latach po zakończeniu Wielkiej Wojny manifestowano pod ciągle realnym zagrożeniem sowieckim, które niektórzy witali z nadzieją, a inni się przeciwko niemu bronili.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2724/2 (syg. daw. 1-P-2724-2)
Pochód ulicami miasta. W tle z lewej kamienica Mikulskiego (Bank Dyskontowy Warszawski) przy ul. Bielańskiej 1 róg ul. Senatorskiej 22.
W oddali po prawej Bank Polski przy ul. Bielańskiej 10/12.
01.05.1931



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2725/1 (syg. daw. 1-P-2725)
Pochód Polskiej Partii Socjalistycznej - dawnej Frakcji Rewolucyjnej.
Na pierwszym planie pośrodku Rajmund Jaworowski
01.05.1936

Robotnicze starcia

W 1919 roku towarzysze z PPS spotkali się na Placu Saskim, a komuniści po sąsiedzku – na Placu Teatralnym. Obie grupy krążyły po centrum miasta. Do poważniejszych ekscesów nie doszło (tak twierdziła ówczesna prasa), choć komuniści krzyczeli „Precz z burżuazyjnym sejmem!" oraz „Niech żyje władza rad robotniczych!".

O prawa pracownicze z pewnością walczyli też tramwajarze, bardzo silna grupa zawodowa, której głos był brany pod uwagę. Tramwajarze zawsze mogli zatrzymać życie miasta, unieruchamiając tramwaje. W „Kurierze Warszawskim" (Nr 119-120/1919) można znaleźć informację, że tramwaje nie jeździły przez cały dzień. Nie wiadomo jednak czy zostały zatrzymane przez pochody na ulicach, czy też tramwajarze tego dnia po prostu nie przystąpili do pracy.

Rok później, kiedy wojna z Rosją bolszewicką trwała na całego, a Armia Czerwona zaczęła odnosić sukcesy, atmosfera w Warszawie 1 maja mogła być jeszcze bardziej gorąca. Realne było zagrożenie wywołania zamieszek na tyłach cofającego się polskiego wojska. Przedstawiciele chrześcijańskich związków robotniczych wzywali, by tego dnia nie świętować wskazując, że ten dzień jest „świętem partyjnym".

Robotnicy! Narodowy Związek robotniczy zwalcza międzynarodówkę – więc nie uznaje też jej święta! Narodowy Związek robotniczy jest przeciwnikiem dyktatury klasowej — więc nie uznaje święta tych, którzy marzą o klasowej dyktaturze! („Kurier Warszawski" Nr 118/1920).



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2724/6 (syg. daw. 1-P-2724-6)
Wiec Polskiej Partii Socjalistycznej w Warszawie podczas obchodów święta 1 Maja.
Ul. Sienkiewicza - widok od strony ul. Marszałkowskiej.
01.05.1931

Prasa z satysfakcją donosiła, że hasło porzucania tego dnia pracy tylko częściowo znalazło posłuch – sklepy były otwarte, a cukiernie i restauracje czynne, choć niektórzy kelnerzy się nie pojawili. I znów prasa donosiła, że tramwaje nie jeździły przez cały dzień.

Rok później, kiedy polskie wojsko odparło zagrożenie i podpisany był już pokój ryski, władze zdecydowały się 2 maja znieść stan wyjątkowy. Termin na pewno nie był wybrany przypadkowo. Dzięki takiej decyzji rządu 3 maja można było świętować w spokoju rocznicę uchwalenia Konstytucji, ale dwa dni wcześniej, w czasie manifestacji robotniczych, policja miała jeszcze rozszerzone uprawnienia. Nie omieszkał poinformować o tym w prasie komisarz rządu na Warszawę („Kurier Warszawski" Nr 118/1921).

I tak pochody PPS, które żadnych antypaństwowych haseł nie wznosiły, nie napotkały przeszkód ze strony policji. „Kurier Warszawski" donosił, że przeszły w spokoju zaznaczając przy okazji „zwłaszcza że skorzy do świętowania na rachunek kasy miejskiej towarzysze tramwajowi nie zagradzali ulic elektrowozami" (Nr 120/1921). Wynikałoby z tego, że we wcześniejszych latach z premedytacją wyprowadzano na stołeczne ulice tabor, żeby potem go unieruchomić na znak protestu.

Ta wzmianka pojawiła się w artykule w wątku poświęconym marszom PPS. Niestety autor nie wskazywał, czy robili to działacze PPS, czy też utrudniali im życie komuniści, którzy walczyli z konkurencją.

Silni tramwajarze

Na tle świętowania 1 maja wśród pracowników komunikacji miejskiej dochodziło do rozłamów i w kolejnych latach. Bezpośredniego zagrożenia ze strony Rosji bolszewickiej chwilowo nie było, jednak pamięć o walce była wciąż żywa. Tramwajarze, którzy nie należeli do PPS ani do partii komunistycznej, nie zamierzali tego dnia maszerować. Oprócz działaczy socjalistycznych byli też przedstawiciele robotników, którzy odwoływali się do wartości chrześcijańskich.

W sprawie ruchu tramwajowego w dniu 1 maja odbyły się wczoraj dwa zebrania chrześcijańskiego Związku pracowników tramwajowych. Na zebraniach tych tłumnie zgromadzeni tramwajarze powzięli uchwałę następującą: „Pracownicy tramwajowi na dwóch kolejnych zebraniach, (…) uchwalili: Dzień 1 maja uważać za dzień pracy, a nie dzień święta. Dzień ten świętowany będzie uroczyście w Rosji bolszewickiej — w państwie zbrodni i wyrafinowanych morderstw (…) Robotnik polski kocha swą wiarę, kocha ojczyznę, za którą krew przelewał i na dowód tego w dzień święta szatana manifestować nie będzie i w dzień 1 maja pracuje normalnie." („Kurier Warszawski Nr 116/1923 wydanie poranne).



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2724/1 (syg. daw. 1-P-2724-1)
Pochód na ul. Krakowskie Przedmieście - z prawej milicja partyjna na samochodzie ciężarowym. W tle Pałac Uruskich i z lewej fragment Pałacu Tyszkiewiczów-Potockich.
01.05.1931

Później prasa zamieściła informację, że tego dnia tramwaje wyjadą z rana i będą kursować do godziny 9. Potem nastąpić miała kilkugodzinna przerwa, bo zaczynały się pochody i ulice były zablokowane. Od trzeciej po południu tramwaje miały już jeździć normalnie.

W ciągu kilku następnych lat sytuacja polityczna w Polsce stawała się coraz bardziej napięta. Zmieniały się kolejne rządy, a dodatkowo w połowie 1925 roku Niemcy rozpoczęły z Polską wojnę celną, co doprowadziło do fali strajków, ostatecznie zakończonych przewrotem majowym w 1926 roku. Nic dziwnego, że przed 1 maja mobilizowali się wszyscy. Komuniści chcieli eskalować napięcie. W tej sytuacji przedstawiciele chrześcijańskich związków zawodowych do swoich członków wydawali odezwy.

Zjednoczenie stowarzyszeń polskich nadesłało nam odezwę, która brzmi w streszczeniu: „Zawzięcie dążąc do zguby Polski, komitet wykonawczy III międzynarodówki komunistycznej na sesji w marcu r, b. poważył się obwieścić, światu, że „w Polsce istnieje bezpośrednio położenie rewolucyjne, czyli całkowicie podatny grunt do wywołania przewrotu komunistycznego. Wobec tego, zdaniem kominternu, akcja winna polegać już nie tylko na propagandzie, ale na wywoływaniu krwawych rozruchów. Rozruchy w Stryju, Kaliszu, Lublinie i wielu innych miejscowościach, a ostatnio w Warszawie, wykazują, że wywrotowy ten program jest obecnie systematycznie i planowo przeprowadzany, zaś pogłoski o przygotowywaniu wystąpień zbrojnych na okres 1 maja budzą zrozumiały niepokój w praworządnych sferach społeczeństwa. („Kurier Warszawski Nr 111/1926).

Spotkania i narady odbywali przedstawiciele służb. Sytuację na swoim odcinku chciał też opanować prezes tramwajów warszawskich Alfons Kuhn.

W dniu wczorajszym, dyrektor naczelny tramwajów miejskich, p. inż. Alfons Kuhn, odbył konferencję z przedstawicielami wszystkich trzech Związków pracowników tramwajowych w sprawie uruchomienia w d. 1 maja tramwajów. Przedstawiciele Związku klasowego oświadczyli, że wezwą swych członków do całodziennego zawieszenia pracy w tym dniu. Natomiast przedstawiciele polskiego Związku zawodowego oraz chrześcijańsko-demokratycznego oświadczyli, że członkowie tych Związków będą w tym dniu pracowali. Wobec tego dyrekcja postanowiła tramwaje w dn. 1 maja uruchomić. („Kurier Warszawski Nr 112/1926).

Ostatecznie to właśnie w maju 1926 roku doszło do potężnych rozruchów i strzelaniny. Socjaliści mogli urządzić legalne przemarsze, a komuniści chcieli się wmieszać w tłum, wznosząc przy okazji swoje hasła. Jedni i drudzy obwiniali się o sprowokowanie zajść. Ostatecznie od kul zginęło sześć osób, a 27 zostało rannych, według danych policyjnych, o których pisał „Kurier Warszawski" (Nr 120/1926). Obszerny artykuł kończył się wzmianką, że „o godzinie 4 po poł. wyruszyły na miasto wszystkie wagony tramwajowe i życie wielkomiejskie wróciło do swej normy codziennej".

Kilkanaście dni później marszałek Józef Piłsudski, który mówił o tym, że wysiadł z tramwaju socjalizmu na przystanku niepodległość, dokonał przewrotu majowego. Autorytarne rządy nie zatrzymały organizowania pierwszomajowych demonstracji, zrobiła to dopiero okupacja hitlerowska.

Źródła:
„Kurier Warszawski"
www.dzieje.pl



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2722/1 (syg. daw. 1-P-2722-1)
Obchody święta 1 Maja w Warszawie. Pochód Polskiej Partii Socjalistycznej na placu Teatralnym
01.05.1931



Warszawa